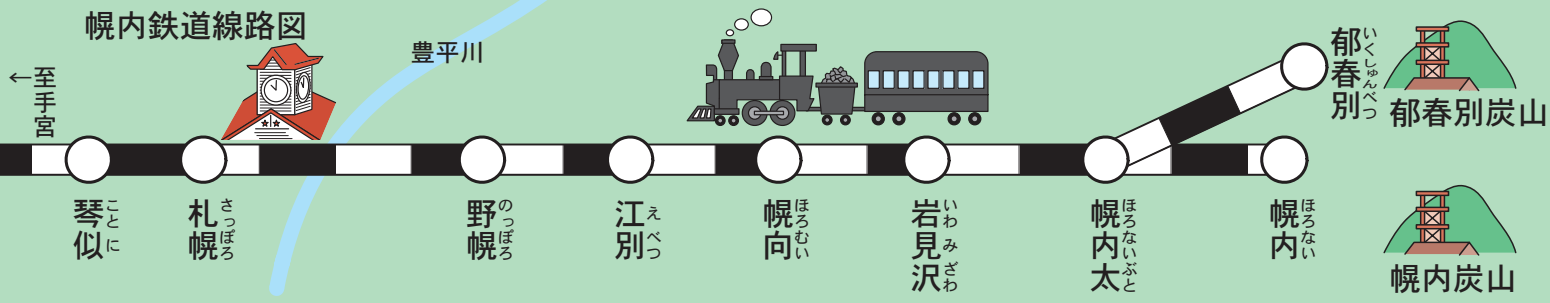


幌内鉄道線路図



「北海道鉄道百年史」上による。後に「郁春別」は「幾春別」に、「幌内太」は「三笠」に改称。

日本で三番目の鉄道

日本の鉄道の歴史は、明治五年（一八七二年）、新橋と横浜間の開業により始まりました。続いて、神戸と京都間が開業。そして、北海道で初めての鉄道である幌内鉄道が（手宮（小樽市）と札幌間に開通したのは、明治十三年のこと）で、わが国で三番目の鉄道でした。



幌内炭山

鉄道は石炭輸送の手段

幌内鉄道は、旅客を運ぶこともありましたが、主に石炭を運ぶための手段として敷設されました。イギリスで世界初の蒸気機関車による鉄道が、炭鉱から石炭を運び出す手段として実用化されたのと同様です。幌内炭鉱（三笠市）の石炭を小樽港から船で本州に搬出する目的で建設されたのです。

幌内と手宮間に鉄道が敷かれた理由

では、幌内の石炭を本州に運ぶために、なぜ幌内と手宮間に鉄道が敷かれたのでしょうか。

当初は、幌内から幌内太（旧三笠駅）まで鉄道を敷き、そこから石狩川を利用し、水路で石狩を経て小樽まで運ぶという案（第一案）や、幌内から天然の良港である室蘭まで鉄道を敷くという案（第二案）もありました。

しかし、第一案では、冬期間結氷により水路が閉ざされることや積み替えに手間がかかること、第二案は火山灰地帯が多く、線路敷設に適当な土地が少なく、経費も掛かり過ぎるといった難点がありました。

そこで、これらの問題を解決するために招かれたのが、アメリカの鉄道建設技師クロフォードです。彼は、幌内から手宮まで鉄道を敷く案を提言しました。これには札幌農学校のクラーク博士も賛成していました。



明治十三年十月、小樽市入船町付近を試運転する弁慶号

幌内鉄道の開通



神居古潭の断がい（現在の張碓駅付近）

しかし、クロフォードの案にも課題はありました。札幌と小樽間には、神居古潭の断がいがあり、人が通行できない細い道しかなかったことです。

そこで、明治十二年、開拓史はクロフォードを工事監督として道路建設工事に着手し、十二月には新道開通式を行いました。新道は丈夫で馬車が通行できることはもちろん、鉄道をも敷設しうるものでした。

次にクロフォードらは、明治十三年一月、小樽若竹町第三トンネルの開削を皮切りに工事に着手。工事は順調に進み、十一月二十日には札幌の空知通り仮停車場（北區北六条西三丁目）まで約三十六キロメートルの軌条敷設を完了しました。

こうして、明治十三年十一月二十八日、開拓史は待望の手宮・札幌間汽車運転式を挙行し、参加した人々は皆、クロフォードらの功をたたえて喜び合いました。その二年後、札幌と幌内間の開通により、名実ともに幌内鉄道となりました。

※空知通り仮停車場
現在の北區北六条西三丁目。当時の札幌は、東西南北の通りに道内各地の名前が付けられていた。北六条の通り（現在は無い）は空知通りと呼ばれていた。



クロフォードの銅像（小樽交通記念館）

機関車はアメリカン・スタイル

車両はすべてアメリカ製で、最初の機関車は一号「義経」と二号「弁慶」の二両でした。前面に牛との衝突に備えたカウキヤッチャー、火の粉が飛び散るのを防ぐためのダイヤモンド形の煙突カパー、ひもを引いて鳴らす鐘など、完全なアメリカン・スタイルでした。機関車は翌年以降も輸入され、「比羅夫」、「光圀」、「しづか」など歴史上の人物の愛称が付けられました。明治十八年の冬に張碓トンネル付近で「義経」と「弁慶」が立ち往生、手宮から「しづか」が救援に駆けつけて、連れ帰ったという話も残っています。



しづか号（小樽交通記念館）